С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
№ 252.
3-го июля 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2419—2424).

I. Распоряжения Центральных учреждений Н.К.П.С.

№ 2419. О происшествиях на Октябрьской, М.-Курской и Южных жел. дор., имевших место 5 февраля, 28 марта и 7 апреля с. г.

Борьба с происшествиями на жел. дорогах до сих пор дала мало желательных результатов, несмотря, на целый ряд указаний Центра в области ограждения безопасности движения.

Хотя общее число происшествий на измеритель по сети за последний год несколько снизилось, однако последние четыре месяца отмечены случаями происшествий, резко выделяющимися из обычных как по количеству человеческих жертв, так и по размерам понесенных убытков.

На основании произведенных расследований приходится констатировать, что значительное количество происшествий на большинстве дорог произошло вследствие небрежного и халатного отношения к своим обязанностям ж.-дор. агентов.

К числу таких происшествий надо отнести 6 случаев наездов на упоры или на подвижной состав пассажирских поездов (за время с 5/II по 2/V—1926 г. на М.-Б.-Балт. ж. д.—2, на Окт. ж. д.—1, на М.-Курской ж. д.—1, на Северных ж. д.—1 и Южных—1), из которых обращают на себя особое внимание нижеследующие:

1. 5-го февраля с. г. поезд №. 1-с, следовавший из Ленинграда в Москву, в момент подхода к пассажирской платформе № 1, вследствие неисправности в воздухопроводе тормаза Вестингауза, которая была обнаружена машинистом в расстоянии только в $1^1/_4$ версты от упора, преувеличенной скорости подхода к станции и непринятия машинистом мер к своевременной остановке с неиспользованием всех возможностей тормажения, наехал на упор системы „Рави“, при чем паровоз, раздвинув упор в крайнее его положение, врезался в деревянное перекрытие пассажирской платформы.

В результате означенного наезда оказалось 24 пострадавших пассажира.

Часть подвижного состава, а именно: багажный и один классный вагон получили значительные повреждения, при чем от силы толчка багажный вагон разбит примерно на $^1/_4$ своей длины и врезался в соседний классный вагон, который в свою очередь тоже разбит более, чем на $^3/_4$ своей длины со стороны паровоза; паровоз серии Л с тендером и один классный вагон повреждены незначительно. Общий убыток от повреждения подвижного состава исчисляется в 26000 рублей.

Непосредственные виновники происшествия:

1) машинист т. Игнатьев и

2) ТОН т. Бродов—

были преданы Верховному Суду СССР.

Военно-Транспортной Коллегией Верховного Суда СССР т.т. Игнатьев и Бродов признаны виновными в халатном отношении к служебным обязанностям (108 ст. Уг. Код.) и приговорены каждый из них к лишению свободы сроком на полтора года со строгой изоляцией, без поражения в правах. Вместе с тем Верховный Суд, приняв во внимание, что осужденные Игнатьев и Бродов имеют более чем 25 летний производственный стаж, а также их несудимость и отсутствие необходимости в их изоляции, нашел возможным считать приговор в отношении обоих условным, назначив им трехлетний испытательный срок.

Помимо непосредственных виновников происшествия расследованием, произведенным особой Комиссией, было установлено, что целый ряд агентов дороги является, в большей или меньшей степени, ответственными в указанном происшествии, посему предлагаю УЦД Октябрьской ж. д.:

1. **Помощнику машиниста Аржанову** за недостаточно внимательный осмотр приборов и частей паровоза—**об'явить выговор с предупреждением об увольнении.**

2. **Помощнику машиниста Андреову** за недостаточно внимательный осмотр частей паровоза—**об'явить выговор.**

3. **Бывшему ТЧ-5, ныне ТЧ-8 т. Максимову,** за то, что машинист Игнатьев после 8-ми летнего перерыва в работе его, как паровозного машиниста, был допущен к управлению паровозом без поверочного испытания—**об'явить выговор.**

4. **ТЧ-5 Андрееву** за то, что на станции Москва производится недостаточно внимательный осмотр составов поездов—**об'явить выговор.**

5. **Ревизору Тяги 5 уч. тов. Панкову** за недостаточный надзор и инструктирование машинистов в отношении ведения поездов и подхода к тупиковым станциям—**об'явить строгий выговор.**

6. **Т инж. Черепанову** за недостаточное наблюдение за выполнением приказа о проверке контрольных лент Гаусгельтера, несмотря на то, что таковые срочным порядком доставляются в Отдел Т Правления Октябрьской жел. дор.,—**об,явить замечание.**

II. Аналогичный случай имел место на М.-Курской жел. дор. 28 марта с. г., когда пасс. поезд № 88, проехав ст. Н.-Новгород, ударился в упор со скоростью около 12 вер. в час. При своем отправлении со ст. Ковров поезд № 88 имел значительную населенность, которая еще более возросла на ст. ст. Растяпино и Доскино вследствие того, что в Н.-Новгороде началась так называемая „козья ярмарка", поэтому не только вагоны, но и площадки, а также проходы были настолько заполнены, что кондукторская бригада была лишена возможности нормально обслуживать поезд.

Такое переполнение поезда не могло не отразиться на размере происшествия, в результате которого оказалось 45 пострадавших пассажиров.

Из подвижного состава 4 классных вагона получили значительные повреждения, имея разбитыми передние площадки и сильно поврежденными задние и незначительно повреждены паровоз с тендером и два классных вагона. Общий убыток от повреждения подвижного состава исчисляется в сумме 2560 руб.

Произведенным особой Комиссией расследованием установлено, что основной причиной происшествия являются:

1) непринятие машинистом мер к своевременной остановке поезда и неиспользование всех возможностей торможения;

2) небрежное отношение машиниста к осмотру паровоза, в частности тормазных приборов и песочниц;

3) неосведомленность машиниста о действительном состоянии тормазных приборов поезда.

За истекший 1-й и 2-й кварталы текущего операционного года на М.-Курской жел. дор. наблюдался ряд происшествий, завершившихся случаем 28 марта, который по количеству пострадавших пассажиров резко выделяется из числа прочих происшествий и, как это подтверждается произведенным расследованием Особой Комиссии, указывает на некоторую неналаженность работы части Отделов дороги.

В отношении главных и косвенных виновников этого происшествия предлагаю УЦД М.-Курской жел. дор. наложить следующие взыскания:

1. **Машиниста Курилина,** арестованного и находящегося под следствием, за то, что: а) после первой пробы тормаза Вестингауза, не получив достаточного эффекта, не принял немедленно мер к

применению ручных тормазов; б) поздно применил контр-пар; в) отправился с поездом со ст. Н.-Новгород с выключенным из тормажения тендером; г) небрежно произвел прием паровоза перед отправлением со ст. Н.-Новгород с поездом № 87; д) сойдя по остановке поезда с паровоза, изменил положение ручки крана главного воздухопровода у тендера—**уволить со службы.**

2. **Пом. машиниста тов. Обнорского** за то, что приняв паровоз, не убедился в состоянии тормазных приборов и песочницы—**уволить со службы с преданием суду.**

3. **Нач. 8-го участка Отдела Тяги тов. Георгиевского** за небрежное отношение к порученным ему обязанностям, нарушение распоряжений Правления, отсутствие распорядительности и надзора за подчиненными ему агентами и слабое их инструктирование—**уволить со службы с преданием суду.**

4. **Нач. Вагонной Части тов. Немчинову** и

5. **Нач. Паровозной части тов. Власову**—за недостаточный надзор и контроль над выполнением линейными агентами руководящих распоряжений Отдела—**об'явить выговор.**

6. **Нач. 3-го Отделения Отдела Эксплоатации тов. Полякова** за то, что зная о переполнении поезда № 88, недостаточно инструктировал линию, вследствие чего поезд № 88 шел переполненным на 200%—**отстранить от должности с преданием суду.**

ДЧ Михайлова за то, что, следуя с поездом № 88 и, зная о скоплении пассажиров на ближайших к Н.-Новгороду станциях, не преподал станционной администрации указаний об обеспечении состава дополнительными вагонами—**уволить со службы.**

8. **Техническому агенту тов. Арсененкову** за то, что не проявил должной инициативы к изжитию обнаруженных деффектов подвижного состава и недостаточно инструктировал осмотрщиков—**об'явить замечание.**

9. **Вагонному мастеру Коноплеву** за недостаточно внимательный надзор за выполнением им отданных своим помощникам распоряжений—**об'явить выговор.**

10. **Старшему осмотрщику тов. Мясникову** и

11. **Младшему осмотрщику тов. Сучкову**—за непринятие необходимых мер к устранению в составе поезда №№ 87 и 88 имевшихся деффектов перед его отправлением—**об'явить выговор.**

12. **Главному кондуктору Иванову** за то, что, зная о чрезмерном переполнении состава, не сделал в письменной форме дежурному по станции Жолнино заявления об увеличении состава поезда, или о прекращении продажи билетов—**об'явить выговор.**

В связи с происшествием, имевшим место 5 февраля с. г. на станции Москва Октябрьской жел. дор., мною было отдано циркулярное распоряжение по сети телеграммой от 12/II с. г. за № ОЭ-102 о мерах предосторожности при приеме поездов на тупиковые станции. Невзирая, однако, на это предписание и не учитывая всей важности могущих произойти от невыполнения сего предписания последствий, М.-Курская жел. дор., как это выяснилось произведенным Главной Инспекцией расследованием, задержала на целый месяц приведение во исполнение указанных в означенной телеграмме мероприятий. За такое недопустимо небрежное отношение к распоряжению о срочном принятии мер в целях предотвращения возможности повторения в будущем случаев, подобных имевших место на ст. Москва Октябрьской жел. дор. и Н.-Новгород М.-Курской жел. дор. и возможного обеспечения безопасности движения, учитывая ходатайство УЦД М.-Курской жел. дор., ограничиваюсь на первый раз предписанием:

1. **ЧПТР тов. Кириакиди**—**об'явить выговор.**

2. **ЧПТР тов. Андриянову**—**об'явить строгий выговор.**

3. **ПР тов. Алексинскому**—**об'явить выговор.**

4. **Нач. Части Происшествий тов. Болоненко**—**об'явить строгий выговор.**

5. **ДТ тов. Григорцевскому об'явить строгий выговор.**

Как упомянутый случай наезда на упор поезда № 88, так и общее увеличение на дороге происшествий в 1-м и 2-м кварталах, против прошлого года, помимо непосредственных виновников, отношу к вине высшего административного персонала дороги, не проявившего достаточной энергии в установлении среди подчиненных агентов жесткой дисциплины и в недостаточном их инструктировании, а потому:

1. б. **ЧПТ инж. Перекрестову**—неознакомление с распоряжениями НКПС по телеграмме ЦП от 12/II—с. г. за № ОЭ-

102 и отсутствие контроля за выполнеоием этих распоряжений—**ставлю на вид.**

2. Т **инж. Толочко** за недостаточный надзор и контроль над выполнением линейными агентами руководящих распоряжений Отдела,—**об'являю выговор** с предупреждением о наложении более строгого взыскания при установлении случаев упущения по Отделу Тяги.

Кроме того, обращаю внимание Правления М.-Курской ж. д. на недопустимую волокиту в Отделах дороги при выполнении распоряжений НКПС о порядке предупреждения происшествий на дороге, а также на отсутствие контроля и надзора за выполнением распоряжений Коллегии.

III. 7/II—с. г., поезд № 4-к, принимавшийся на 1-й пассажирский путь ст. Люботин Южн. жел. дор., проехал пассажирскую платформу со скоростью около 55 км. в час, дошел до стрелки № 25, поставленной в нормальное положение на прямую и, в'ехав на находящийся за стрелкой № 25 магазинный тупик, столкнулся со стоявшими возле пакгауза 5-ю порожними товарными вагонами, из которых три откатились в конец тупика до упора, а два вагона были разбиты. Части разбитых товарных вагонов, увлекаемые движущимся поездом, разрушали на протяжении 29 саж. путь, ломая рельсы, сдвигая шпалы и разрыхляя балласт, образовав упругий упор, у которого и остановился поезд.

Ни один пассажир при наезде поезда № 4-к не пострадал, лишь служащий курьер-корреспондент, спрыгнувший с поезда, получил незначительные ушибы.

Из подвижного состава поезда № 4-к получили незначительные и легко устранимые повреждения, паровоз серии „С" № 819, багажный вагон и следовавший за багажным классный вагон. Что же касается товарных вагонов, на которые наскочил поезд № 4-к, то из числа их два вагона разбиты.

Общий убыток от повреждения подвижного состава исчисляется кругло в 5200 рублей.

Произведенным особой Комиссией расследованием было установлено, что основной причиной происшествия является:

1. Преувеличенная скорость хода поезда на перегоне Ковяги—Люботин и при подходе к станции Люботин.

2. Непринятие как машинистом, так и кондукторской бригадой своевременных мер торможения с неиспользованием всех возможностей торможения.

3. Неправильное применение машинистом контр-пара.

4. Недостаточность эффекта торможения в виду упущения давления воздуха в сети и резервуаре и недостаточность времени прохода от семафора до стрелки № 25 для его пополнения.

За означенные упущения предлагаю УЦД Южн. жел. дор.:

1) **Машиниста тов. Чиркина**—1) за допущенное им чрезмерное превышение установленной скорости движения пасс. поездов на перегоне Ковяги—Люботин, 2) за неподачу сигналов торможения, 3) за непроизводство в установленных местах пути испытания действия тормазов, 4) за недостаточно внимательное наблюдение за давленим воздуха в сети и резервуарах, 5) за неправильное применение контр-пара и торможение паровоза автоматическим тормазом—**арестовать на один месяц и снять с пассажирских поездов.**

2. **Пом. машиниста Гладкоскоку** за неоказание должного содействия напоминанием машинисту по принятию мер, предусматриваемых §§ 33, 42 и 92 инструкции машинисту и пом. машиниста—**об'явить выговор.**

3. **Гл. кондуктору тов. Роганкову** за неосвидетельствование при приемке поезда ручных тормазов—**об'явить выговор.**

4. **Ст. кондуктору тов. Петрусю, кондуктору тов. Подгорному, всем проводникам и смазчикам состава п. № 4—к** за непринятие своевременных мер торможения ручными тормазами поезда—**об'явить выговор.**

В процессе расследования происшествия с п. № 4-к на ст. Люботин, Комиссией был обнаружен ряд упущений, хотя и не имевших непосредственного влияния на означенное происшествие, но все же указывающих на некоторую неналаженность в работе аппарата дороги.

Так, циркулярное распоряжение, отданное по сети телеграммой от 12/II—с. г. за № ОЭ-102, предусматривающее порядок приема поездов на тупиковые станции, задержано исполнением почти на два месяца.

Приказ НКПС № 8347 о надлежащем ремонте и содержании автоматических тормазов по настоящее время не дал должного эффекта, что можно заключить как по случаю столкновения поезда № 4-к, так и по опытам, произведенным Комиссией с воздушными и ручными

тормазами на ст. Харьков. Кроме того, при частном обследовании вагонного хозяйства 2 участка Отдела Тяги на ст. Харьков обнаружено, что отчетность по периодическим осмотрам автоматических тормазов не велась, записи недостатков заносились неправильно и небрежно.

Наконец, Дорожная Комиссия, выезжавшая на ст. Люботин. не взяла на себя труд произвести, по чисто формальным причинам, расследование происшествия и передала производство такового Местной Участковой Комиссии. Эта последняя проявила в процессе производимого расследования отсутствие надлежащей энергии, инициативы, находчивости, распорядительности, а также углубленного понимания и знания порученного ей дела, поэтому:

1. **ЧПТ тов. Фомину** нарушение линейными агентами Отделов Тяги и Эксплоатации основных правил технической эксплоатации и приказов, обеспечивающих безопасность движения поездов,—**ставлю на вид.**

УЦД Южных жел. дор. предлагаю:

2. **Т тов. Шишкинскому** и

3. **Д тов. Адриановскому**—нарушение линейными агентами Отделов Тяги и Эксплоатации основных правил технической эксплоатации, в виду смягчающих их вину обстоятельств, **поставить на вид,** предложив срочно выполнить все распоряжения НКПС по ограждению безопасности движения.

4. **На Председателей Дорожной и Местной Комиссий** за поверхностное небрежное производство расследования случая наезда поезда—**наложить взыскания** по усмотрению УЦД Южных жел. дорог и донести ЦЖ.

Кроме того, обращаю внимание Правления Южных жел. дор. на недопустимую волокиту в Отделах дороги при выполнении распоряжений НКПС о порядке предупреждения происшествий на дороге, а также на отсутствие контроля и надзора за выполнением распоряжений Центра.

Об'являя настоящий приказ по сети, обращаю внимание высшего административного персонала на недопустимую медлительность в исполнении распоряжений Центра, как то имело место на некоторых дорогах в отношении проведения мероприятий по телеграмме от 12/II—с. г. за № ОЭ-102, предусматривающей порядок приема поездов на тупиковые станции и на отсутствие надзора и контроля за выполнением таковых.

Предлагаю немедленно УЦД, Ч и ЧТП привести в исполнение мероприятия по упомянутой телеграмме от 12/II—с. г. за № ОЭ-102 на тех дорогах сети, на которых означенные мероприятия не проведены в полной мере.

Значительное увеличение количества происшествий на дорогах сети по сравнению с 1913 годом налагает обязательство на Правления жел. дор. с особой энергией продолжать работу по борьбе с происшествиями, при чем сособое внимание должно быть обращено на происшествия, причиной коих является нарушение агентами дорог действующих правил, инструкций и положений. Для устранения подобных явлений дорогам надлежит принять решительные меры борьбы с неподготовленностью, недостаточной осведомленностью или небрежностью агентов.

Ни один случай такого нарушения, хотя бы и не повлекший за собой вредных последствий, не должен оставаться без надлежащего расследования и наложения строгаго взыскания.

Настоящий приказ предлагаю опубликовать по дорогам.

За Народного Комиссара Путей Сообщения **А. Постников.**

Начальник Центрального Административного Управления **Г. Муст.**

(Код. № 3639 Эшд.—„Приказы НКПС“ от 19 VI—1926 г.).

II. Распоряжения Правления дорог.

Б. № 2420. О дефектах, обнаруженных при проверке книжек корешков от ордеров по отпуску рабочим и служащим дров и керосина за плату.

При приказе № 149 от 16/X—1924 г. об'явлены правила о порядке отпуска рабочим и служащим дров и керосина за плату, порядок заполнения ордеров, взноса в кассу станций вырученных денег, подклейки уведомлений дровяных и керосиновых карточек, а также квитанций разных сборов и т. п.

Между тем, при проверке в Финансовом Отделе возвращенных станциями в порядке пунктов 19 и 20 означенных правил корешков после израсходования ордеров дровяных и керосиновых книжек—обнаружено много дефектов, выражающихся в следующем:

1. Итог „Транспорт" вырученной суммы денег по всей книжке ордеров в большинстве случаев не подводится, подведенный-же не согласовывается с суммой, внесенной в кассу станции по квитанциям разных сборов.

2. Во многих случаях ордера заполняются не под копирку (пункт 17 Правил); в последних, а также и в квитанциях разных сборов допускаются исправления без надлежащей на то оговорки и скрепы, при чем исправления в корешках делаются тогда, когда уже подлинный ордер находится на руках у получателя дров или керосина.

3. Уведомления от топливных и керосиновых карточек к корешкам ордеров не подклеиваются и вопреки пункта 18 правил таковые вместе с квитанциями разных сборов и ордером выдаются на руки владельцам дровяных (керосиновых) карточек или отсылаются в Отдел Сборов.

По некоторым же станциям, как Орша и др. уведомления и квитанции разных сборов, оправдывающие взнос в кассу станции вырученных от продажи дров денег, не приложены к корешкам ордеров за весь 1925 год.

4. В квитанциях разных сборов не указывается, с какого по какой № ордера вкл. внесена в кассу станции вырученная сумма (пункт 18 правил), а указываются №№ уведомлений дровяных или керосиновых карточек и квитанции разных сборов подклеиваются не к последнему № ордера, по № которого вкл. вносятся деньги, как это требуется тем же пунктом 18 Правил, а в начале, т. е. к первому ордеру произведенной операции за данный день, либо по средине и, наконец, между ордерами операции следующего дня.

5. Вырученные от операции по отпуску дров или керосина деньги—задерживаются,—вносятся в кассу станции не полностью и не в день отпуска дров или керосина, а с просрочкой на два—четыре дня, а по ст. Копцевичи имели место задержки до 2-х слишком недель.

6. Ордера заполняются по неправильно заполненным и пред'явленным рабочими и служащими уведомлениям, без соблюдения нормы и цены, установленной на каждый месяц на дрова и керосин.

7. Допускаются недоборы, а также и недовзносы по квитанциям разных сборов и таковые своевременно не покрываются, и станции, вместо того, чтобы немедленно этот недобор или недовзнос пополнить по требованию Финансового Отдела,—создают безрезультатную переписку с ПЧ, ПД и др. для розыска лиц на предмет взыскания недобора и тем самым исполнения задерживают до 3-х месяцев, несмотря, даже на повторные напоминания.

8. Расписки ДС-ов—в подтверждение полученных ими из Финансового Отдела книжек ордеров—задерживаются на довольно продолжительное время и высылаются лишь после неоднократных напоминаний. Книжки корешков, особенно крупными станциями, возвращаются не вслед по израсходовании (пункт 20 правил), а пачками до 10 штук.

9. Книжки ордеров станциями содержатся небрежно и возвращаются совершенно в истрепаном состоянии и повидимому не учитываются бланками строгой отчетности (пункт 25 правил), т. к. по ст. Почеп и Унеча имела место пропаж двух книжек ордеров на дрова-первой с № 4201 по № 4400 и последней с № 2401 по № 2600 включительно, и ДС-ы склонны отказаться от их получения, тогда как ими же в Финансовый Отдел высланы расписки в получении.

10 Квитанции разных сборов не складываются пополам, в результате концы их совершенно изнашиваются и затушевывается прописанная в них сумма.

11. Раз'яснение финансового Отдела за № 1448 от 141 с/г. (Бюлл. № 122), изданное для упрощения дела и избежания траты времени по снятии копий с квитанций разных сборов, многими станциями не выполняются и по настоящее время.

12. Не мало случаев отпуска по ордерам старых шпал без указания количества их и нормы дров взамен которой по эквиваленту таковые отпускаются, а также выписываются ордера на шпалы, повидимому со слов, т. к. владелец дровяной карточки в пред'явленном уведомлении-шпал не указывал и,наооборот, выписываются ордера на дрова со скидкою суммы на 50%, когда в уведомлении указываются шпалы и по этой причине возникает не мало сомнений в правильности взысканной суммы и количества отпущенных шпал.

13. Встречается много случаев когда к ордерам за данный месяц прикладываются уведомления за месяцы на отпуск дров и керосина, срок по которым уже истек, а также имеются случаи выписки ордеров после запрещенного уже срока на отпуск дров или керосина.

Все перечисленные недочеты большею частью относятся к станциям: Жлобин, Сновская, Бахмач, Новозыбков, Калинковичи, Житковичи, Осиповичи, Минск, Добруш, Пуховичи, Н.-Северск, Березина, Почеп, Унеча, Орша, Дочь, Зябровка, Городня, Руденск, Новобелица, Жудилово, Птичь, Василевичи, Стародуб, Михановичи, Макошино, Шацилки, Речица, Белынковичи, Низковка, Нахов, Якимовка, Тереховка, Сураж, Копцевичи и Узруй, по вине которых переписка приняла довольно большой размер и систематический характер по каждой книжке ордеров.

В целях полного изжития какой бы то ни было переписки по книжкам ордеров, предлагаю всем ДС'ам, у которых производится операция по отпуску дров и керосина по книжкам ордеров, надлежаще инструктировать соответствующих агентов, коим поручена эта операция; систематизировать распоряжения, касающиеся отпуска дров и керосина так, чтобы при надобности во всякое время иметь возможность легко пользоваться таковыми. Предупреждаю, что впредь за дефекты, которые будут обнаружены в процессе проверки, виновные подвергаются строгим административным взысканиям.

За ЧПТ *В. Иванов.*
Б *Неверович.*

Д. № 2421. О мерах к своевременной погрузке лесных и строительных материалов.

На основании телеграммы ЦЖ от 11/VI за № ЭГ 59-6/1393, основанной на постановлении СТО от 22/V ЦКП от 9/VI—26 г., предлагается сроком по 1-е Октября с. г. при погрузке лесных и строительных материалов, отправляемых в адреса нижеперечисленных организаций для нужд построек, производимых непосредственно этими организациями, руководствоваться следующими указаниями:

1) Платформенные лесоматериалы, отправляемые в очередном порядке назначением в Москву и на станции Московской губернии, в адреса: а) Московской Государственной Строительной конторы, б) Московского Совета Народного Хозяйства, в) Сокольнической Строительной конторы, г) Московского Совета Губернского Союза жилищно-строительных кооперативных товариществ, д) Государственного Московского треста силикатной промышленности (для кирпичных заводов), е) Московского Коммунального Хозяйства, ж) Московского Управления по топливу, з) Акционерного Общества Мосторг, и) конторы „Строитель"; назначением Харьков - в адрес Харьковского Отдела Коммунального Хозяйства; назначением в среднюю Азию—адрес Главного Хлопкового Комитета; адреса Национальных Управлений Водным Хозяйством, независимо пунктов назначения; адрес Средне-Азиатского Управления водным транспортом; адреса Авиотреста, органов нефтяной промышленности, независимо пунктов назначения; назначением в Донбас—в адреса Донугля, Югостали Южмаштреста, Южрудтреста, Укрвоздухпуть,—должны приниматься к отправлению преимущественно перед грузами третьей категории.

2) Строительные материалы, подлежащие перевозке в Москву и Московскую губернию, в адреса Московской Государственной строительной конторы Московского Совета Народного Хозяйства, Сокольнической Строительной конторы, Московского Совета Губернского Союза жилищно-строительных кооперативных товариществ, Московского Коммунального Хозяйства „Акционерного Общества Мосторг", конторы „Строитель"—должны приниматься к отправлению с преимуществом перед грузами равной категории.

3) Отличительным признаком принадлежности груза перечисленным выше организациям следует рассматривать назначение груза в их адреса.

4) Для своевременного обеспечения перевозок лесных и строительных материалов, отправляемых в адреса упомянутых выше организаций, ДС станции погрузки докладывают своему ДН, который **обеспечивает погрузку порожняком всех заявленных на данной станции грузов, во избежание обхода очередей.**

5) Для учета погрузки лесных и строительных материалов, отправляемых в указанные выше адреса, предлагается с 10/VII по 30/IX—с. г. данности по таковой выделять по грузообороту, показывая в графе „бб" знаменателем в том числе погрузку строитальных материалов, а по графе „бв" также знаменателем в том числе—погрузку лесоматериалов; непогруженный остаток тех же (лесных и строительных) материалов показывать по графам „ВО" знаменателем в том числе лесных материалов; по графе „ВП" строительные, с указанием в обоих случаях старейшей очереди заявок.

В связи с сим графу „ВП" озаглавьте „Строительный материал".

Кроме того, 10 числа июля при передаче сведений по грузообороту надлежит знаменателем по графе „А" показать сведения о количестве сложенных платформенных лесных и строительных материалов на арендных участках и вторым знаменателем—на перегонах, принадлежащих перечисленным в пунктах 1 и 2 организациям, а по графе „С" — общее количество погруженных тех же материалов на платформы, числителем в июне, а знаменателем за 10 дней июля.

ДН и ДЧ за исполнением сего наблюсти.

За Д *Томашевич.*

Д. № 2422. О недопущении подачи под налив спиртовых цистерн с отсутствующими резиновыми прокладками в колпаках и неисправными измерительными стеклами.

Центром обращено внимание на участившиеся случаи подачи под налив спиртовых цистерн с отсутствующими резиновыми прокладками в колпаках и неисправными измерительными стеклами.

Категорически предлагается путем своевременного осмотра—не допускать указанных дефектов в цистернах, подаваемых под налив.

ДЧ, ТЧ, ТД за исполнением сего наблюсти.

За Д *Томашевич.* За Т *Деянов.*

С. № 2423. Об устранении случаев засылки груженых вагонов.

За последнее время на Западных жел. дор. было замечено несколько случаев засылки груженых вагонов, как, например,—19 мая на станцию Новозыбков с п. № 204 прибыл из Гомеля вагон № 90075 (груз мука 16,5 тонн), следуемый, согласно накладной и дорожной ведомости за № 294643 со ст. Сумы на ст. Новгород, Сев.-Зап. ж. д., через передаточные пункты—Бахмач, Жлобин, Витебск, при чем по причине небрежного просмотра дорожных документов (как и в Гомеле) указанный вагон агентами ст. Новозыбков был направлен на Новгород-Северскую ветку, для следования на ст. Новгород-Северск Запад. жел. дор., и лишь в Семионовке поездным контролером при ревизии поезда было обнаружено неправильное его следование.

Принимая во внимание, что засылка груженых вагонов, помимо непроизводительных расходов по пробегу, может вызвать также и уплату дорогой вознаграждения за просрочку в доставке груза, предлагается подлежащим агентам, при сдаче и приеме документов на поезда и с поездов, обращать особое внимание на правильность следования грузов, в особенности при наличности одноименных станций, как, например, в Новгород, Северо-Западных жел. дор., Новгород-Северск, Зап. ж. д. Тюмень, Омск. ж. д., Тюмень-Арык, Ташк. ж. д. и т д.

Настоящее распоряжение касается ДС, ДСП, ДЗ, ДФ, ДД и агентов технических и передаточных контор.

Наблюдение за выполнением возлагается на КР, КГ и СЧ.

С *Галушко.* К *Савельев.*

К № 2424. Об изменении размера взносов на содержание Месткомов и культнужды Союза Трансраба.

Согласно постановления СНК от 20/X—1925 года за № 123, отчисление на все нужды профессиональных союзов, включая культурно-просветительные нужды и содержание месткомов, на 1925/26 г. установлено в размере одного процента.

Поэтому, во изменение § 27 Колдоговора, заключенного с Гомельским Отделом Союза Трансраба 1 декабря 1925 г., и разосланного по станциям, входящим в состав Гомельской губернии, в феврале м-це с. г., предлагается процентные начисления на содержание Месткомов и на культурно-просветительные нужды Союза Трансраба, начиная с 1-го июля с. г. выплачивать в размере лишь одного процента с зарплаты грузчиков названного Союза, работающих по станциям Зап. ж. д. расположенным в пределах Гомельской губернии.

За К *Щеголев.*

ОБ'ЯВЛЕНИЕ.

О недействительности утерянного дубликата.

Утерянный на ст. Узруй дубликат накладной большой скорости прямого сообщения за № 19515 считать недействительным и лиц пред'явивших таковой задерживать и передавать ОДТООГПУ.

Начальник Административного Отдела *Куколевский.*

Изд. Западные жел. дор.

Гомель. ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1558